



Veteranvoognen

Nr. 2 – 2013 Årgang 38

KJOSEN-DRANGEDAL



del 1:
**Bussen
kjem**

Kjell Berg:
**Kjent profil
runder 80 år**



A lland-Hudson-Rolls Royce-Packard-Opel-Essen-Citroën-Chevrolet

Ford-Laganuda-Ferrari-Jensen-Dusenbergy-Jaguar-Cord-Delage-P

Ly mouth- Dodge-Flis Mercedes-Inwita-MG

Formann:

Roar Christensen
Tlf: 35 55 08 42 / 915 17 999
E-mail: roar.chr@netcom.no

Nestleder/Sekretær:

Jarle Rønjom Tlf: 404 12 824
E-mail:jarle.ronjom@fretex.no

Kasserer:

Arild Johnsen Tlf: 922 34 204
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

Styremedlemmer:

Jan Arthur Pettersen
Tlf: 35 97 25 18 / 909 13 612
E-mail: j-a-p@online.no
Stian Hagen Tlf: 35 59 67 60 / 975 20 214
E-mail: sthag4@online.no

1. varamann:

Arnold Lofstad Tlf: 35 54 21 96

2. varamann:

John Austad Tlf: 915 26 466
E-mail: john.austad@post.no

Revisor:

Tor Erik Thorsteinsen
Knut Brekke E-mail: knubr@online.no

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Gunleik Kjestveit Tlf: 35 97 38 58 / 951 47 901
E-mail: gunleikk@gmail.com

Vaktmester Låve/Bolig:

Svein Stavland Tlf: 913 12 642
E-mail: sstavl@online.no

Utleie av lokaler:

Svein Stavland Tlf: 913 12 642
E-mail: sstavl@online.no

Besiktigels personer:

Tore H. Knutsen MC
E-mail: tore.h.k@gmail.co
Tlf: 35 52 43 89 / 908 33 974
Tore Wahlstrøm
E-mail: torewahl@online.no
Tlf: 35 59 04 47 / 901 99 362

Teknisk bil:

Svein Ekornrød Tlf: 905 26 749
E-mail:sv-ekorn@online.no

Teknisk Motorsykel:

Hans Olav Kise Tlf: 35 59 06 78 / 930 11 583
E-mail:hanskise@gmail.com

Rådgiver engelsk:

Stephen Cook Tlf: 35 54 53 56

Rådgiver tysk:

Chr. Martens Tlf: 909 50 032

Rådgiver fransk:

Olav Skyllingstad Tlf: 35 51 25 19
E-mail: olavskyl@gmail.no

Rådgiver spansk:

Geir Havgar Tlf: 35 52 39 45 / 402 44 792
E-mail: geirhavga@gmail.com

Tilhenger Skien:

Arne Olav Haukenes
Tlf: 35 59 67 12 / 971 68 496

Kjøkken: Sven Brattum, Odd Johansen.

Ans. innkjøp: Kai Rød

Huskomite: Tore H. Knutsen, Bent Sørensen
og Stein Haugseter.

Veteranvognen

FORMÅL: Klubbens formål er å fremme interessen for historiske kjøretøy ved å ha et aktivt klubbmiljø som kan formidle faglig rettledning og sosialt bindeledd for nye som gamle medlemmer. Klubben skal fremme interessen for å oppspore, restaurere og bevare kjøretøy av klassiske årganger av teknisk eller historisk interesse. Klubben skal arrangere turer, konkurranser, utstillinger og stevner for slike kjøretøy.

Årskontingent kr. 350,-. Husk forfall og konto nr. for nettbank.

HUSK!

Medlemsmøtene første torsdag i hver måned (unntatt juli). Klubblokalet "Låven" åpner fra kl. 18.00, men møtet begynner kl. 19.00. Porsgrunnsveien 242 - 3736 Skien

Veteranvognen

Vi tar sikte på seks utgaver i år 2012

Innlegg til "Veteranvognen" mottas med takk

nr. 3 deadline 10. juni nr. 4 deadline 10. august
nr. 5 deadline 10. oktober nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

GVK - effekter:

Klubbmerke kr. 30,- Jakkemerke kr. 20,- Klistremerke kr. 15,-
Fåes kjøpt på medlemsmøtene.



Arkivar: Knut Brekke Tlf: 35 53 60 61

Redaksjonskomite:

redaksjon@gvk.no
Leif Hæland
E-mail: leif.haegeland@gmail.com
Jan A. Pettersen
E-mail: j-a-p@online.no
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
E-mail: ulro@online.no
Jarle Rønjom
E-mail: jarle.ronjom@fretex.no
Trym Stoa

Web-master:

Christer Sørensen Tlf. 908 62 850
webmaster@gvk.no

Delesalg:

Stein Haugseter Tlf: 913 93 540
E-mail: shaugseter@yahoo.no
Geir Grøtvik

Grenlandsrally:

Gunleik Kjestveit Tlf. 951 47 901
E-mail: gunleikk@gmail.com

Grafisk produksjon:

Thure Trykk as, Skien Tlf: 35 90 55 90
www.thure-trykk.no



Veteranvognen

Formannen har ordet



Endelig er våren på gang og snøen smelter slik at vi kan ta frem våre kjære doninger og kjøre på snøfrie veier.

Det er som vanlig mange aktiviteter og arrangementer som står for døren og jeg oppfordrer alle til å stille opp på mest mulig hvis anledningen er der. Grenlandsrally går av stabelen Kr. Himmelfartsdag som i år er 9. mai og jeg

vil rette en stor takk til Gunleik Kjestveit som påtok seg jobben med å organisere det hele. Jeg skrev i forrige bladet at vi jobber med en plan for å få flere ungdommer og også damer som medlemmer og det kan dere lese mer om et annet sted i bladet. Til slutt vil jeg ønske dere alle en fin veteransesong med mye kjøring.

Hilsen Røar Christensen

Redaksjonskomiteens hjørne

Da kom vi i mål med andre utgaven av Veteranvognen etter omleggingen til nytt trykkeri. Stykket til Ulf om Monte Carlo "På to hjul i svingene" var det ikke meningen å kutte, så vi setter inn resten denne gangen. Det ble litt rotete satt opp rundt "Salg" og "Ønsket kjøpt", men det prøver vi å rette denne gangen. Tilgangen på stoff er stigende men for all del, send inn noen linjer du også. Vi skal love å bli flinkere til å tømme "postkassen" (redaksjon@gvk.no) så det er bare å sende inn der. Fotokonkurransen går sin gang og bilder er begynt å komme inn. Vi går en spennende tid i møte. Redaksjonskomiteen utfordrer damene i klubben til å danne et dommerpanel for fotokonkurransen. Vi har 17 kvinnelige medlemmer og et ukjent antall ektefeller (mer enn 350?) der sikkert noen er villige til å bli med i panelet. Nå ser vi det våres i garasjene og vi trenger tips om prosjekter der vi kan lage "Garasje repotasjer".

Hilsen redaksjonskomiteen

Nye medlemmer



Tom Vidar Røed
Siljan



Helge Tverdal
Berglundveien, Porsgrunn



Rune Odden
Bostrak, Drangedal



Torstein Buer
Skjeldredveien, Skien



Fred Kittilsen
Kjørbekksvingen, Skien

PONDUS



Medlemsmøte i GVK.

Formann ønsket velkommen til marsmøte. Ca 80 stk på møtet i kveld. Spesielt velkommen til foredragsholder Erik Holand som skal fortelle om en tur i Himalaya.

Sak 1. Referat fra forrige medlemsmøte

- Ble ikke lest, da det er utgitt i "Blekka" og at det var årsmøte sist.

Sak 2. Post og arrangementer

- GVK har fått invitasjon til Grenland MotorUnions årsmøte 20. mars. 3 stk fra GVK møter.
- Styrkeprøven på Røros arrangeres 8 til 11. august.
- GVK har fått invitasjon fra Norsk Veteranvognklubb om å ha klubbstand på Ekebergmarkedet.
- GVK har fått invitasjon fra Hadeland Glassverk om å lage en klubbturné dit. Formann har detaljer.
- Vårmarkedet på Dyrskuplassen i Seljord er 9 til 11. mai.
- Straand Hotell i Vrådal hadde ringt formann med diverse turforslag. Formann har detaljer hvis dette er av interesse.
- GVK har fått tilbud fra LMK om gratis løpsmapper, GVK takker ja og Jarle bestiller.
- Gunleik Kjestveit ta seg av bryllupskjøring 27. juli, som formann nevnte på siste møte.
- Gunleik Kjestveit har påtatt seg ansvaret for Grenlandsrally. Per Horst kunne fortelle at første komitemøte er lagt til 11. mars på klubblokalet.
- Per Horst og Geir Danielsen arrangerer klubbturné til Hjørning i Danmark 14 til 16. juni. Pris blir ca. 2500 pr person med båtreise, 2 frokoster og 2 middager. Det blir buffet, hvor du sikkert også kan få poteter og saus.

Sted: Låven

Sak 3. Diverse saker

- Formann fortalte om sin plan om å rekruttere medlemmer til klubben. Billige medlemskap uten medlemsblad, men noen av forsikringsfordelene. Kanskje vi kan arrangere dameløp, temakvelder for ungdom, og lignende ting. Formann spurte etter reaksjoner på dette, og den var overraskende for formann positiv. Andreas spurte etter junior-medlemskap med redusert kontingent med medlemsblad. Per Horst og Andreas Cleve ville være med på dette.
- Formann skrøv av initiativet til Andreas Cleve om foreningen "Mer Politi", dette ble møtt med spontan applaus.
- John Austad fra huskomiteen informerte om huskomiteens arbeid, nye planer og lignende. John kunne fortelle at taket snart måtte byttes, og at huskomiteen alt hadde laget budsjett på dette. Gulvet må lakeres snart, og vi trenger mer grus på gårdsplassen. Ivar Ruud lurte på om komiteen kunne se på mulighetene om å bygge om huset til hybler og leie det ut til studenter. Grim mente vi burde rive huset og bygge garasjer der. Andreas lurte på om dette skulle gjøres nå eller om det var planer som skulle tas opp på årsmøte. Han fikk bekreftet at dette var bare foreløpige planer og at huskomiteen tok i mot forslag med takk.
- Jan Arthur fortalte om bytting av trykkeri for "Blekka" og om forandringene i bladet.
- Formann fortalte om Formann og sekretærens møte med Ove Mellingen om utgivelse av bok.
- Formann prøvde å dele ut noen diplomer som hadde ligget over. Andreas mente at styret måtte ringe til mottakere av diplom i forkant av årsmøte. Styret skal heller sette det i "Blekka" før årsmøte.

Møtedato 07.03.13

Sak 4. Medlemmenes 5 minutter

- Olav Skyllingstad fortalte om en bilmesse i Paris han hadde vært på som het Retro Mobile
- Inge Valle hadde en Citroen Zantia til salgs kr 4000. Han fortalte også en historie fra sitt besøk på Retro Mobile messen, som han hadde besøkt tidligere.
- Per Arne Solberg hadde lest i bladet om den stjålne oljeboksen. Han hadde derfor forært klubben med 3 stk oljebokser.

Sak 5. Nye medlemmer

- Fred Kittilsen fra Skien. Han hadde en 1980 Renault 18 og en 1969 Tempo Panther
- Roger Amundsen kom på sitt første møte på mange år, velkommen tilbake.

Etter pause fortalte Erik Holand om starten til GVK. Han hadde også med seg et bilde som gave til klubben. Han fortsatte med et fordrag om en motorsykkelturné gjennom Himalaya til Mount Everest. Geir hadde ekstra mange premier under trekningen i dag. Etter trekningen ønsket formann god tur hjem.

Ref: Jarle Rønjom

Årsmøte LMK 2013, en uoffisiell rapport fra representantene til GVK

Svein Olav Szallies ønsket velkommen til årsmøte. Consul-Granada klubben og Mini Cooper klubben hadde vært medlemmer i LMK i 25 år. Norsk Veteranvognklubb feiret 60 års jubileum og fikk utdelt hedersbevis for dette.

Møte dirigent ble valgt og første post på programmet var regnskapet. Dette ble godkjent uten problemer. Det var en del spørsmål til budsjettet, men ble raskt godkjent.

Det var noen endring i vedtektene for Norgesløpet. Jan Arthur ønsket en forandring fra utenlandske klubber til FIVA klubber, siden dette var FIVA løp.

Så ble arbeidsplanen presentert. Det var en del spørsmål om det nye medlemsregisteret. Nyrekruttering ble diskutert der Jarle Rønjom høstet stor applaus etter sitt innlegg der han mente at slike tiltak burde bli en del av arbeidsplanen for neste år. Det kom en del forslag om hvordan nyrekrutteringen kunne foregå. Klubbene måtte bli mer synlig i pressen, samt være mer bevisst på jobbingen mot ungdommen. Internett mulighetene for at ungdommen skulle finne klubbene var viktig. Landsmøte neste gang skulle ha

en del med tips og ideer om rekruttering. Norsk Veteranvognklubb skulle ha veteranbakkøløp 24. august. Samarbeid med Gatebil ble også nevnt.

Arbeidsplanen skulle ha konkrete målbare oppgaver, som skulle leveres klubbene senere.

Det kom videre forslag om at det skulle 50 000 kr. inn i budsjettet for nyrekruttering til styrets disposisjon. Dette var et resultat av diskusjonen som bl.a. representantene fra GVK deltok i og ivret for. Forslaget ble vedtatt.

Det kom også forslag om 2 dagers årsmøte neste gang for kurs og deling av erfaringer.

I Pausen snakket Jan Arthur og Jarle med redaktøren av Bilklassikeren, og han var imponert over at vi hadde hatt så mange reportasjer, og egen spalte i TA. Alle papirene som LMK har skal skannes og legges på data. Kristin Risø har sagt seg villig til å gjøre dette, og det ble møtt med applaus.

Etter valget hvor alle ble gjenvalgt ble det en del snakk om forsikringen. Det må komme en henvendelse med orientering til medlemmene om bytte av forsikrings-selskap. Mange tror de fremdeles har LMK forsikring

selv om de er i IF. LMK har hatt Tennant i mellomtida. En del misforståelser er også oppstått der medlemmer har henvent seg direkte til Water Cirkles og fått standard veteranbilforikring. Alle henvendelser må gå gjennom LMK for å oppnå alle fordelene, det gjelder også på vanlige forsikringer som hus, reise og lignende. LMK ble oppfordret til å gi en lettere tilgang til forsikringen.

Det kom en orientering om kulturminnedagene. De var utvida i år for å få med flere lag. Det ble oppfordret til å ta kontakt med lag og foreninger i nærmiljøet. Temaet i år er historiens kvinner og menn.

Etter Lunch var det orientering om klubbregisteret som vil bli innført. Det er det største prosjektet til LMK siden forsikringsordningen ble innført. Det var 2 pilotklubber som er under utprøving, og den ene av dem fortalte om hvordan dette hadde gått, med både opp og nedture. Registeret er frivillig og vil være et tilbud til klubbene.

Representantene Jarle og Jan



HIMALAYA



Medlemsmøtet i mars med foredrag av Erik Holand



Ved Erik Holand

Erik er en av grunnleggerne av GVK. Han fortalte om klubbens spede begynnelse og viste bilder fra aktivitetene i 1968. Flere interessante prosjekter der bl a en førkrigs Mercedes cabriolet som ble sett på som i nyeste laget. Erik hadde med seg en flott gave til klubben, et bilde fra det første tilholdsstedet til Grenland Veteranvogn Klubb oppe i Melum.

Bildet skal få en fin plass på klubbhuset.

Foredraget til Erik Holand var fra en reise på motorsykkel i Himalaya gjennom Nepal og Tibet. En arrangert tur på Enfield 500 ccm motorsykler fra lavlandet og opp til Basecamp på med enn 5000 meter over havet. Han tok oss med på turen med å vise mange fantastiske bilder der en fikk se vill natur og dagliglivet til lokalbefolkningen. Bildene til Erik var med gnistrende farger og av en kvalitet der det sannsynligvis må stå en fotograf bak. For deg som ikke var på møtet, du gikk glipp av noe. En stor takk til Erik Holand for bildet vi fikk og det flotte foredraget han ga oss.





Nyåpning av CC Cars



CC Cars som er den eneste butikken her i distriktet som utelukkende satser på veteranbiler har åpnet butikk på Rugtvedt i Bamble. Veteranvognen var selvfølgelig tilstede på

åpningdagen. En spennende butikk mange i klubben kjenner fra før og som sikkert flere vil gjøre bekjentskap med etter hvert. Det annonserte orkesteret på åpningsdagen besto av to mann og musikken kom fra en høyttaler.

Dag Holien lover å komme med mange interessante biler i butikken. Han har som kjent gode kontakter i San Francisco området og vil etter hvert også ta biler fra Florida. Sjekk ut butikken på <http://www.cccars.no/> eller avlegg butikken et besøk på Rugtvedt.



Dette er CCCars

- import og salg av veteranbiler siden 2007!
- kontakter i California! (besiktning, verksted, transport)
- du kan få hjelp til å finne din drømmebil!
- god investering, øker ofte i verdi!
- billig å eie; lav forsikring og lav veiavgift!
- alle priser inkl mva, som spesifiseres ved kjøp!
- alltid et 10-talls spennende veteranbiler for salg.



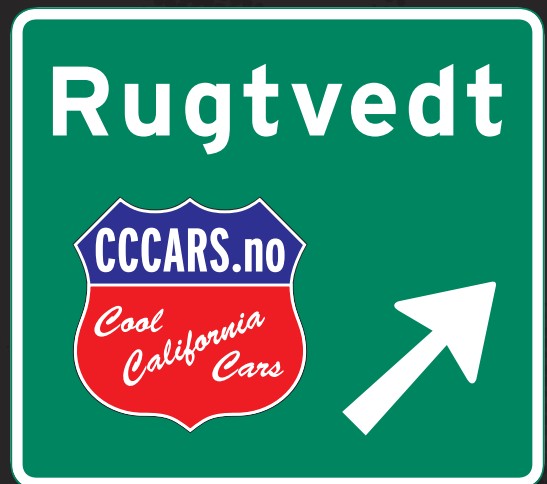
*Jeg
fiksa radiatoren*

hos:



Telemark
RADIATOR Service

Rødmyrliå 10 - 3740 Skien
Tlf: 35 59 62 67 - Fax: 35 59 62 60
E-post: radiator@online.no



CCCars åpner ny butikk
i Herreveien 41, 3960 Stathelle

Åpent fra 2. april 2013: tirs-fre
15-18, lør 10-14, søn-man stengt.

Import og salg av veteranbiler

Se også www.cccars.no

Dag Holien, tlf. 992 86 399



På to hjul i svingene

Ved en innkjøringsfeil i forrige nummer av Veteranvognposten ble noe av teksten til artikkelen til Ulf om Monaco utelatt. Det blir vanskelig å utbedre dette uten å gjengi hele teksten.

Da bilen ennå hadde melketenner var deltagelse i billøp den beste form for reklame -

- og nesten eneste form for PR. Ære, berømmelse og bevis på teknisk pålitelighet var gevinsten for en heldig deltager. Og kanskje økte salgstall. For oss som henger litt etter med det latinske, opplyser leksikon at ordet "Reklame" kommer av det latinske ordet Reclamare. Som betyr å rope høyt, om igjen og om igjen og om. . Så vet vi det.

Det ble arrangert billøp mange steder, bl.a i USA, Frankrike, Tyskland og Italia. Noen løp kjørte seg helt bort og ble glemt, mens andre ble berømte og holder det gående den dag i dag. Som historiske kulturelle fenomener, kjent langt utover de glødende entusiastenes skarer.

Et av de mest berømte av disse billøpene som har overlevd frem til våre dager er "Rally Monte Carlo". Det ble grunnlagt i 1911 av daværende prins Albert I. av fyrstedømmet Monaco, et av verdens minste land. Løpet går gjennom sørøst-Frankrike, også Monaco.

Min sommerferie i 1985 ble grundig planlagt. Reisemål: Monaco. Åtte lange uker hadde man til disposisjon, en av fordelene ved den gang å jobbe i skolevesenet. Man trenger for øvrig meget god tid når man skal kjøre 2CV på tvers og litt på skrå gjennom det europeiske kontinentet.

Litt på skrå, betyr en sving innom Italia. Et gjensyn med Venezia har man godt av. Byen uten biler, og med vann langt opp over anklene. Den som først har blitt betatt av denne våte byen kjører gjerne litt på skrå for et nytt eventyr langs smale kanaler. På den tiden lå det en stor kombinert camping- og parkeringsplass ved navn Tronchetto på landsiden av byen. Det som få vet, er at en

2CV er en ytterst behagelig sovealkove, når man vet å innrette seg. Med innlagt dusj, kjeller og krystall-lysekroner. Og hulle med plass til 2 vinglass m / stett.

Denne gangen var det altså Monaco og Monte Carlo som var hovedmålet. Man var nysgjerrig på å se denne byen hvor det berømte billøpet ålet seg gjennom, på to hjul i svingene. Og svinget var det, kan man trygt si. Byen var overhode ikke bygget med fartsløp for øyet! Det kunne være komplisert nok å orientere seg til fots. Selv i bedagelig tempo.

Min 2CV ble trygt parkert i utkanten av strandpromenaden. Det ville være direkte ufint å parkere den blant Rolls Royce, Mercedes, Daimler og Porsche. Man får være litt hensynsfull når man beveger seg blant de høyglanspolerte. Deretter gikk turen opp til verdens mest berømte spillekasino: Casino Royal Monte Carlo. Som for øvrig er det nest eldste kasino i Europa. Det eldste ligger i Italia. I Bagni di Lucca, et steinkast fra vårt lille kryptinn i Toscana. Men det er en annen historie. Mitt håp om å øke ferieformuen ved rulettbordet i Casino Royal fikk sitt grunnkudd alt ved inngangsdøren. En høflig vakt, innbakt i gullsnorer og glit-ter, bemerket diskret men umiskjennelig myndig at T-skjorte med 2CV-trykk og avklippet olabukse ikke hadde adgang.. Akk, farvel formue!

Men på grunn av den gullforgylte dør-vaktens "adgang forbudt" oppdaget jeg derimot det som senere ble bakgrunnen for denne artikkelen. I et vindu i en sidegate var det utstilt plakater til salgs. Plakater som annonserte de utallige billøpene som gjennom tidene hadde virvlet gjennom Monacos gater. Og mange andre steder, for den slags skyld.

Noen av billøpene er for lengst "tatt av plakaten" og parkert innerst i forglemsens garasje. Mens andre lever farts-

fullt videre og har blitt verdenskjente navn, som for eksempel Le Mans. Det første løpet her gikk av stabelen 26. og 27.mai 1923. Og har holdt farten med noen få pauser frem til i dag. Le Mans er som alle vet et 24 timers løp. Ruten er 13 km lang, og går mest på offentlig vei. I 1923 gjennomførte vinneren 2200 km med en gjennomsnittsfart på 92 km/t.

Det blir påstått at historiens første bil-løp foregikk så tidlig som i 1895. Det gikk av stabelen 28.november fra Chicago til Evanstone. Legg merke til kriteriene for å få lov å melde seg til start: Kjøretøyet skulle ha minst 3 hjul, og plass til to personer. Hele 89 optimister tegnet seg som deltagere. Men bare seks av dem var i stand til å kjøre frem til startstedet. Den 86 kilometer lange strekningen som skulle tilbakelegges ble for krevende for fire av kjøretøyene. Kun to haltet seg frem til mål. Vinneren ble amerikaneren Frank Duryea med en egenprodusert bensindrevet automobil. Han brukte 9 timer på strekningen, og kunne notere en toppfart på 12 km/t. Den kjørte neppe på to hjul i svingene.. Og som nevnt innledningsvis, var seieren i billøpet den beste reklame Frank Duryea kunne få. Han satte umiddelbart i gang produksjon av automobiler. Og seieren i billøpet var definitivt effektiv som reklame. I løpet av ett år produserte og solgte Duryea 13 biler. De ble etter sigende de første automobilene som ble solgt i Amerika. Det lønner seg med andre ord å delta i billøp! Det var for øvrig også en Duryea Automobil som hadde den tvilsomme æren av å være involvert i Amerikas første bilulykke: I 1896 kjørte den ned en syklist i New York. Sjøføren tilbrakte en natt i arresten som straff. Verre var det ikke, den gang.

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



Bussen kjem del 1

Om framvoksteren av rutebiltrafikken i Grenland.

Av Toar Skifjeld

I denne artikkelen vil eg skrive om rutebiltrafikken i Grenland tilbake frå 1920-åra, da dei første bussane begynte å rulle ut frå Landmannstorget i Skien. Vil freiste gi noen glimt av ei utvikling som har vori uhyre viktig for folk i det grisgrendte fyl-

ket vårt; for handel og menneskeleg kontakt, for busetting; ja eg trur mest ein kan si for livskvaliteten.

Men det har vori ein lang veg å gå frå dei første doningane som gikk til å frå Skien med personar og gods på 1920-talet og til dei fjonge bussane av i dag med klimaanlegg og toalett og breiband og eg veit ikkje

kva. Dei reiser eg med; dei første skriv eg om.

Det starta ofte med at ein kar med sans for mekking skaffa seg ein bil som han dreiv drosjetrafikk med. Etter kvart blei det behov for transport av last og. Så skaffa han seg ein kombi, ein liten lastebil med stort førarhus. Til slutt kom bussane.

Eg voks opp på Skjelbred ved Fjærekilen. Det var ein mils veg frå Skien; litt for langt til å sykle, i alle fall vinterstider. Så måtte eg ta bussen. Stoppestaden nedfor heimen min var Skjelbreistrand. Her gjekk det fleire bussar; dei grønne frå Bø, dei blå frå Ulefoss og Strengen og dei raude Melumbussane. Dei sølvgrå Vest-Telemarkbussane med reinsdyr i logoen strauk og framom. Dei bar med seg eit eksotisk drag av høgfjell og påskeferie, men stoppa ikkje for lokaltrafikken, så vidt eg hugsar. Det var helst Melumbussen eg tok – eller Aspheimbussen, som vi sa. Eg minnest godt gamle Isinius, også kalla Sinius eller Bensinius. Traust og brei sat han der med billettveska og skjermlua. Han var nett ingen råkørrar, men det hende han gjorde dristige trekk, som då han køyrde med bussen opp Karjolen; du veit den vesle stikkaren som går opp bratte lia rett før Brekkasvingen, og som ein framleis kan sjå stabbesteinane frå. Han visste kven som skulle stå på dei ulike stoppestadene, og om det var noen av dei faste som ikkje var på plass, venta han gjerne til dei kom. (Bilete 1 og 2)

Isinius begynte å køyre rutebil 31 januar 1927. Bilen han hadde bestilt, ein Reo frå Funnemark i Porsgrunn, kom ikkje til tida. Frå Hans Skifjeld,



Isinius med passasjerar i sin første Buick (Arne Aspheim).



Reoen møter annan bil ved Kubru, 1927 (Arne Aspheim).



som og var ein av veteranane i biltrafikken i Grenland, fekk han låne ein lastebil, truleg ein kombi, som kunne ta både passasjerar og last. Det var den han starta Melumruta med.

Det er sonen til Isinius, Arne Aspheim, (bilete 3) som fortel meg om dette her vi sit i Garborgs gate i Skien ein sommardag i 2012. Han køyrde sjølv Melumbussen i heile sitt aktive arbeidsliv. Det var ikkje så lett å få ruta til å bere seg dei første åra, seier han. Det som fekk hjula til å svive, bokstavleg talt, var at bøndene her oppe begynte å sende med varer. Mjølkekøyringa blei ei fast og solid inntekt. Vedkøyring vart det og ein del av, og til det kjøpte han ein Chevrolet lastebil. Dessutan frakta dei pakker til forretningane langs vegen, og dei var det mange av den gongen: som Brødrene Haukenes på Kubru, Hans Siljan på Krøsse, Omland på Dolva og Rønjom og Dørdal ved Fjærekilen.

I 1936 kom den første bussen, ein flunka ny 15 seters Dodge. Billettprisen var kr 2 frå Stavdal til Skien, ikkje så lite om ein tenkjer over kva timeløna var den gongen. (Bilete 4) Det var ein stor dag da bussen kom til bygda. Folk hadde visst om det lenge, og venta i spaning. Bergljot Bratsberg som no er over 90,



Skotfossbuss – frå 1920-åra (Bjørn Bunkholt arkiv).



Arne Aspheim, livslang bussjåfør, son til Isinius (Ivar Skifjeld).



Andrew Jacobsen – hjemme på Kastet (Ivar Skifjeld).

hugsar dagen da bussen kom. Ho var enda på veg heim frå skulen på Bergan, og det var ein stor augneblink da Dodgen kom framom henne i Gjørumdalen. På Stavdal hadde skoleungane stilt seg opp langs vegen og stod og vifta med flagg. Bussen var laga slik at baksetet og litt av golvet kunne byggjast om til lasteplass. Etter krigen - i 1946 - kom ein Bedford frå England, men karosseriet blei bygd hos Funnemark. Enno ein Bedford

kom i 1950. Mælumruta gikk fram til 1964. Da blei dei ulike selskapa langs Ulefossvegen slått saman til Skien-Telemark Bilruter.

Arne sjølv begynte å køyre hausten 1956, same året som den første Dieselen kom, ein Volvo. Han køyrde buss frå han var 23 til han fylte 70 år og har sjølvsagt mange minne frå åra bak rattet. Det var jo mang slags frakt. Som ein gang han skulle ha med seg ei glasrute for en kar som hadde ei hytte oppe i Melum.



Snutebussen stalla opp på Jønnevall (Ivar Skifjeld).



Combien til Karl Bunkholt. (Bjørn Bunkholts arkiv)



Entusiastar frå Rutebilhistorisk foreining: Får venstre: Kåre Gjelstad, Rolf Kleppe, Oddvar Moen og Bjørn Bunkholt. (Ivar Skifjeld)

Da dei kom fram til Stavdal, var ruta knust. Karen hadde lagt ein stein oppå for at ho skulle liggje støtt! Det var jo mykje humpar og dumpar på vegane den gongen. Berre over Fjærejordet og Hustvedtjordet låg det asfalt. Der flåkøyrdet vi på sykkel, hugsar eg. Ein annan gong skulle han ha med seg ei sjukesøster ut til TSS. Da han kom opp til Bjørbekk og endestasjonen, sat ho der framleis:

- Å nei...sa hun.. eg har visst sona!-

Ein gong kom presten på Skotfoss bort til han med ei flaske altarvin og lurte på om Arne ikkje kunne da ho med til Melum. Arne så gjorde, og han visste jo godt kor kyrkjetenaren budde, så han plasserte flasken på eit bord framfor huset. Litt seinare kom presten bort til han og sa: Den flasken eg sende med deg, kom nok aldri fram den.. Men vi glemmer heile greia!

- Ein sjåfør den gongen fikk i det heile mange rare ærend. Fortel Arne. - På femti og seksti talet hadde vi mest dagleg med oss radioar som skulle repareras, byttas røyr i etc. Så vi blei faste kundar hos AS Radio.

Og så måtte vi jo innom Apoteket for folk, og der blei vi så godt kjent etter kvart at vi blei ekspedert først. Pakkene med medisinar la vi på mjælkerampene alt etter som folk budde, men eg hørde aldri noe om ting som blei borte. Bortsett frå altarvinen da, men det var jo ikkje akkurat medicin!!!

Og så måtte vi jo gjøre alt sjølv når noe var gærnt. Det hendte jo vi måtte reparere om natta og køyre om dagen. Mange punkteringar var det og. Men det var ikkje så ille som i riktig gamle dager, i 20 og 30 åra. For da låg det stadig hestesko langs vegen, som var ille for dekkene. -

Denne historien fortsetter i neste nummer



Taxi de la Marne



På to medlemsmøter i høst auksjonerte klubben ut modellbiler, de hadde tilhørt et medlem som var gått bort. Fikk tilslag på en bil, den var av plastikk så interessen var ikke så stor. På modellen er det trykt "TAXI DE LA MARNE 1908. Jeg syntes den var interessant å ha, av en spesiell grunn.



Uten disse vognene ville deler av Europa hatt andre grenser i dag.

Den første verdenskrig varte fra 28. juli 1914 til 11. november 1918, og er en tragisk historie i vår nære fortid. Den startet på grunn av allianser landene imellom, og økonomiske interesser i Storbritannia og USA. Tyskerne har stor framgang, og hadde slått ut både belgiske, engelske og franske armeer på fronten i Belgia. Nå var de på vei for å inn-ta Paris. Troppene møttes ved elva Marne, en sideelv til Senen, sydøst for Paris. Franskmennene var i ferd med å kollapse også her. De hadde nok soldater, nok ammunisjon og våpen, men på feil sted. Store styrker ankom til Paris, men manglet transport videre. En General rekvirerte da alle transportmidler han kom over for transport til fronten. Slaget varte fra 5. til 12. september 1914. Både private kjøretøy, busser og lastebiler hjalp til. Men Renault taxier har blitt mest kjent, og gjorde den største innsatsen. Seks hundre taxier var med på frakte ca. seks tusen soldater til fronten på to dager, inkludert mat og utstyr. Det var ca. 30 km. fra Paris til fronten. Dermed

begynner det som senere er blitt kjent som "Miraklet ved Marne"

Retrett ordren kom fra det tyske hoved kvarteret, og er senere blitt vurdert som en feil avgjørelse. Den tyske krigsministeren møtte dagen derpå opp på keiser Wilhelms kontor og sa "Deres Majestet vi har tapt krigen" Wilhelm ble så forbanna at han ga minis-teren og 33 generaler spar-ken. Krigen varte imidlertid i fire år til. For det meste en stillingskrig i skyttergraver, under fryktlige tilstan-der, med søle, gift- gass og piggtråd. Da kampene sluttet var 11 millioner unge solda-ter døde, og et ukjent antall millio-ner sivile uskyldige offerer.

Disse taxiene heter Renault AG1/G7 LANDAURET, og var i produk-sjon fra 1904 til 1914. De var i den-ne perioden omtrent uendret, med samme motor og understell. Og var utstyrt med en to sylindret motor på 9 hk, toppfart 45/60 km. t. Vogna er egentlig en kabriolet med to sammenleggbare tak, et for sjåfør og et for passasjerer.

På disse fire årene var det stor utvikling i teknologi, slik det skjer i alle kriger. Biler laget før krigen ble betrak-tet som ubrukbart skrot da den var slutt. Videre dukket de første tanks av engelsk konstruksjon opp på slag-marken. Spesielle fly som var beregnet til bombing ble ut-

viklet på begge sider, og framstilt i store mengder. Den "røde baron" var en kjent flyger som ble brukt i tysk krigspropaganda. Han var ikke kommunist eller sosialist, men hadde spesial tillatelse til å bruke røde fly. Så nylig et program på TV fra denne krigen hvor en kunne se "gamle" biler lenket sammen og på vei til smelteovnen. Tenker vi på bilens historie kun-ne ytterst få være mer en ca. 15 år gamle.

Kom til å tenke på de i sin tid så kjente Mølle lastebilene i Skien, de hadde hel gummi på felgene og var i bruk til ut i 1950 tallet. Dette var overskudds materiell som amerika-nerne lot bli igjen på slagmarken. Brannbilen fra Skien Brannvesen som er oppbevart på Telemark Mu-seum er fra samme perioden, og var kanskje med på samme lasset da de ble importert.

Inge





Rover 75



Story'en begynner litt upresist, men sånn er det ofte med minner som runder 50. Kanskje var det ikke slik men Rover'n var den gang til salgs for 6000,- .



Fattigmansrolls eller fattig-manns-Rolls. Det går ut på ett, men biler med sjel har uansett et preg, særlig hvis de når en viss alder og er bygget mellom to streiker, som alle andre engelske biler var på den tiden. Og mange seinere også, forresten.

Rover'n vår hadde preg. Særpreg. Først og fremst fargen. Den het ikke lys latte den gangen, men i mangel av originalbeskrivelsen og aversjon mot å bruke franske uttrykk som beige på en engelsk aristokrat, blir vi stående ved det litt italiensk-liknende.

Den hadde også en ganske snobbete front med en vikingfigur med hjelm framst på panseret og et vikingskipmerke øverst midt i grillen i en V-form. Foran på støtfangeren, på hvert sitt horn satt en LUCAS, naturligvis. En tusenmeter, og en gul spreder. Tusenmeter'n førte forresten til at politi Storemyr foretok en kjapp u-sving ved Saastad for å innhente synder'n som hadde en dårlig justert lyskaster, og som ved et "uhell" traff han midt i "trynet".

At undertegnede hadde spist pølser med rå løk hos Lia, passet ekstra godt da Storemyr fikk innhentet synder'n i Heigata på Vessia og stakk nesa inn for å lukte alkodunst. Den hendelsen glemmer ikke jeg.

Stående ribber i grillen understreket elegansen i et litt overdimensjonert førsteinntrykk. Men egentlig var det resultat av plassbehov. For under "the bonnet" suste en diger 2-liters rekkesekser med topp inn og side ut. Ventilene altså, for de som ikke har peiling på Rovers. Og for øvrig et elegant halvblankt toppdeksel i støpt aluminium. Ganske så sexy, med to SU'er som bidro til å holde tørsten oppe på et ukristelig nivå. Særlig for brukerne som fortsatt ikke var helt skoleferdige. Men "the carburetors" hadde en adferd som ikke passet i noen synkronidrett. Hadde du justert den ene, måtte du justere den andre, og vise versa. Og ofte. Eller i hvert fall når man ønsket en litt lengre kjøretur.

Rover'n vår var importert til Norge i

1952 eller 3. Eier nr. 1 var visstnok ingen ringere enn direktør Reim på værst'e. Eller Porsgrunn Mekaniske Verksted. Og den andre eieren var lagersjefen på det samme sted. Det var han fatter'n kjøpte'n av.

Da vi fikk den kunne du nesten ikke høre at den gikk. Men så var det dette med forstand og varsomhet. Det hendte nok litt for ofte at de femogsytti fikk litt for mye å drikke. Og siden bilen ikke hadde turteller, måtte resultatet bli litt hyppig stilling av ventiler. Men det var jo lettest på toppen. De andre satt under eksosmanifolden og innbød ikke akkurat til slangemenneske-aktivitet når motoren var sånn ca. varmkjørt.

De to brukerne hadde nok satt seg inn i Rover-håndbokens avsnitt for feilsøking der årsak og tiltak, var av vesentlig karakter. Eierne var helt uten kunnskap om engelsk, og bil. Så når bror min og jeg snakket om kås og remedi var fatter'n langt unna. Nå het det på classic british "Cause and Remedy". With a stiff upper lip. In Oxford.

Men vi var så langt unna Oxford som noe og klarte ved hjelp av en svært innholdsrik krysning av eier og verkstedhåndbok med aldeles nydelig britiske snittegninger å fomle oss fram til de mest avanserte erfaringer for 17 og 19 åring uten annen teknisk tegningsbakgrunn enn fatter'ns tekniske aftenskole fra 1937.

Det var sikkert, altså ganske så sikkert mer enn en grunn til at lagersjef Jørgensen ønsket å kvitte seg med aristokraten. Det er nå en gang slik at alt som ikke er laget av høyverdige kromstål legeringer eller plastic kommer til å følge Termodynamikkens lov nr. 2 og gå fra orden til kaos. I dette tilfelle fra stålplater til rust. Ikke overalt, men i bakkant av forskjermen på venstre side var



nok angrepet tydeligst da vi løftet på de grågrønne velourliknende gulvmattene.

Der, under elegansen fant vi det hølet under festet for håndbrekket. Som for øvrig var av typen spaserstokk med utløserknapp på toppen. Altså et høl, der det skulle vise seg at kommende vintres nordadrag dro rett inn i sjåførens buksebein. Kaldt, ja innmari kaldt noe ganger. Giktplager kunne oppstå av mindre, selv på en ungdom. Stålplaten som skulle danne et hus for tann- og tapp i oppspenningsmekanismen til håndbrekket hadde fulgt naturens lov og endt sine dager slik at tennene på spennmekanismen var rundet og rust som bindemiddel var i overkant tilstede. At vi ikke hadde inpsisert dette ved anskaffelsen, må skrives på kontoen for førstegangskjøp og totalt fravær av kunnskap om hva en bil kan inneholde. Selv om den het Rover.

Det sørgelige faktum måtte kompenseres ved skrå rennesteinsparkering i nedoverbakker, og medbrakt stein til å legge under et av hjulene der alternativ ikke var mulig. Altså mangellapp dersom slikt hadde vært innført. Men ikke alt var like brunt, eller dårlig. Baga-sjelokket bak var av aluminium! Why? Do'nt ask.

Tenningsnøkkel må man jo ha. Men som på en del moderne biler måtte vi trykke på en startknapp i tillegg. Til å ha et 12V anlegg med pluss til jord, var den tidlig ute, og var aldri vanskelig å starte. Når man hadde tatt plass hadde man utsikt gjennom herdede glass i frontruter og sideruter over et dashboard av mahogni med en sentralt plassert radio av typen His Master's Voice som etter en tur til Radio Televisjon begynte å spille Radio Lux hver gang vi ønsket det. At Beatles tonet ut "She loves You" var naturligvis helt i tråd med stilen og opplevelsene i frontsetesofaen. And yes she did. (Sometimes).

Girstanga på rattet var naturligvis en fordel når dama skulle sitte tett inntil. Men presisjonen i giroverføringene var av en karakter som krevde presis giring. Og en gang gikk det naturligvis galt. Andregiret ønsket ikke lenger å være med på tur, og kassa hadde låst seg i fri. Hvor stor innsats som blei ytt for å

få det hele til å virke igjen, har nesten gått i glemmeboka. Det siste ordentlige forsøket endte i desperasjon oppgitt og enighet om at nå drar vi ned på Kafé Williams og treffer de andre gutta.

Vi hadde ikke vært der lenger enn til første karbonadebiten, før kassadama kom og spurte om ikke vi var Kjell og Ingar....?? Vi måtte komme hjem med en gang. Fordi fatter'n hadde fiksa kassa. Girkassa . Tull og rør? Nei, mor hadde ringt og bedt om at vi skulle få beskjed. Vi kom naturligvis hjem til et av de breieste glisa vi noensinne hadde sett. Far var overmåte stolt av seg selv. Uten kunnskap om girkasser hadde han knekt et par tenner på en gaffel før han rotet rundt under inspeksjonslokket på siden av kassa. Med hell. Det var bare det at i ettertid var ikke andregiret med lenger. Det lå nok gjemt i girkassa, men jobbe ville det ikke. Så resten av levetida arbeidet første frenetisk for å flytte de ca. 1,5 tons + fem personer opp i en hastighet som aksepterte girskifte, til tredje. Opp Korketrekker'n for eksempel. Bare førestegir.

Tennpluggen var konsum, og mes-singbørsten aldri langt unna, sammen med gap-søkeren. Men grunnen til at Rover'n hosta og tente kun på 5 sylindere, var nok ikke pluggene, men noe som kom halvforbrent ut eksosrøret. Smøreolje.

Etter hvert som problemet blei tydeligere bestemte vi oss for å skifte stempelingene. Mistanken til oljefjæra skulle vise seg å være særdeles berettiget. Ikke bare en fjær.

Biten falt ut av sporet på stemplene.

Det blei bestilt komplett sett fra AS Autoindustri, og ved første forsøk knekte vi tre oljefjærer. Årsak : Skrå topp som med litt god fantasi kan minne om en A, der det å lure ned stempelet med fjærene på, var risikosport. Hurtig bestilling av nytt sett med nesten samme resultat. Så vi satte inn stemplene der en av oljefjærene var knekt.

Det var bedre, men ikke nok, så da bror min ringte en ny bestilling fikk han klar beskjed: Ikke mer på lager. Ja da måtte vi kjøre med en knekt oljefjær. Det var da at eieren av Caltexstasjonen sa at det minte han om å fylle olje og å peile ben-



sin . En tier med bensin og ¼ liter olje holdt til en tur opp vest til Skien, ned Borgestad og retur over Porsgrunnsbrua til Tollnes.

Fatter'n hadde bestemt seg for å ta lappen, og da eldstemann skulle tre inn som sjåførlærer Larsen's assistent i weekenden, fikk det relativt uforutsigbare følger.

En vinterdag med minus 5grader høye brøytekanter og solskinn ble vi enige om å ta turen til hundebanen ved Geiteryggen. Den gangen kunne man nærmest sving rett ut midt i krysset. Så på en passelig langside ble fatter'n plassert bak rattet og de første enkle instruksjoner gitt: "Hold avslappet i rattet med venstre hånd. Sett bilen i første gir, med venstre bein på clutchpedalen, og denne i bunnen. Forsiktig gass.

Vi kjørte. Det gikk bra. Sving svakt venstre, ikke så mye, rett den opp igjen. Så svakt venstre igjen, slakk av gassen og brems forsiktig: NEI ikke mer fart! Sving venstre !!

BREMS DA !!!"

Weekend-læreren klamret seg til dashboardet mens Rover'n freste gjennom brøyta og la småfuruer dønn flate innover i skauen. Selvsagt stoppet den. Men det var ikke like selvsagt for weekendlæreren å rygge doningen tilbake over furuene og gjennom hullet i brøytekanter. Fire unge menn i sine best tyve-år bivånet tildragelsen, og på et lite vink stilte de opp i lave sko i snøhagen og hjalp de for-ulykkede tilbake til et bedre underlag. Du år kjøre hjem, du sa den eldre. Ingen protest fra meg.

En ganske annerledes opplærings-

bane blei brukt etter at far'san hadde hatt noen timer med Larsen. Han ville drive ryggetrening i gårdrommet og runde det nordøstre hjørnet på huset. Det blei naturligvis lagt inn protest, men doningens eier var tross alt eier. Han skulle bare, dette til tross for at vettet befant seg i et annet hode.

Det måtte gå galt. Akkurat. Men den grovbygde hovedtrappa som besto av naturstein og betong lot seg ikke affisere av en Rover. Den hadde knapt et merke. Da det smalt må noe ha skjedd. For resultatet blei omgiring til første og innkjøring i garasjen med påfølgende lukking av garasjedør. And no comments.

Men kommentarene kom da skaden på bakre støtfanger ble observert. Litt sånn : Var det ikke det jeg sa ? Åffer hørte du ikke på meg? Den slags spørsmål visste vi at han ikke ville svare på.

Det var nok en annen episode som feste seg best i hukommelsen. Søndagen hadde unnagjort middag, og far ville ut å kjøre med mor mi, yngstemann og bror min i baksetet. Ikke nøyaktig etter Aukrust, men forløpet fikk en tilnærmet likhet etter at han som skulle ta lappen hadde sin siste time med sjåførlærer Larsens weekend-assistent, hadde overtatt rattet ved Metallverket. Turen skulle videre gå over Kulltangbrua og nedover Hydrosletta forbi oppfyllingene ved Amoniakken. Rett etter Kulltangbrua retter veien seg og blir svært oversiktig ca 700meter.

Vi blei forbikjørt i 50 av en sort Volvo, noe som straks influerte på konsentrasjonen til kandidaten ved rattet. Weekend-assistenten oppdagen en sort Opel kaptein som sannsynligvis hadde til hensikt å krysse ut på Hydrosletta før Rover'n. Som den erfarne observatør han var, meddelte han dette til styrmannen, på en langsom, og meget tydelig måte med tilleggsbeskjed om at hastighetsreduksjon var å foretrekke.

Det er her sammenlikningen med Aukrusts beskrivelser kommer inn. For før

anmodningen om fartsreduksjon var avlevert, sa det PANG, idet weekend-assistenten til sjåførlærer Larsen klinte fortenna i dashbordet. Jeg gjør oppmersom på at Volvo hadde allerede kommet med sine 3-punkts sikkerhetssæler, uten at dette fikk nødvendig innflytelse på sikkerheten i tilårskomne aristokrater fra de Britiske Øyer.

Befolkningen i baksetet, inklusiv bror min leverte en del ukvemsord som jeg ikke huske lenger. Men så nær ved å



banne mot sitt kjødelige opphav hadde aldri kjørelærer-assistenten vært. Raseriet, og smerten hadde en grense som ikke kom nærmere.

KJØR VIDERE! Beskjeden blei gitt svært høyløst, sammen med ekstremt klare instruksjoner om at videre pedalføring skulle gjennomføres med ytterste varsomhet. Kjørelærer-assistenten hadde et ganske magert håp om å nå Brevik uten snarlig innleggelse på "Luther" med gamme'rn i nabosenga.

Og da styrmannen skulle kvittere ut med "oppfattet", eller "Jada", trodde ikke sønnen sine egne ører, da den gamle uten andre miner, skuldertrekninger eller kommentarer overrasket resten av publikum med noe så totalt upassende som å plystre de fire første taktene fra operetten "Den Glade Enke".

Men Rover'ns siste dager kan i all enkelhet beskrives som trist. Tenk å bli stoppa foran Porsgrunn Rådhus! Der skulle det jo normalt ikke være kjøretøykontroll!

Hadde Storemyr og gjengen hatt Rover'n eller eierne i kikkerten en stund? Vi vet det ikke, men da politigutta hadde med seg en bilsakkyndig på tur, sank hjertet i brystkassa så de gjorde vondt i magen.

- Vognkort og førerkort, takk. !

- Værsego !

- Dere kan komme ut.

- Javel.

- Finner du noe? Purken henvendte seg til sakkyndi'.

- Ja se her. Han lyste inn under bakskjermen med lommelyka selv om det var midt på blanke ettermiddagen.

- Det der er en diger rustsprekk. Rart ikke bilen har knela.

- Du får skru av skiltene på'n.

- JEG? Jeg spurte vantro. Nei det kan du gjøre sjøl. Skal du ta skiltene så må du sannelig klare å få de av uten min hjelp. Jeg var sint.

- Da får du kjøre den nedpå brygga, så tar vi skiltene der!

- Javel, men jeg har ikke vognkort på bilen.

- Har du ikke vognkort? Spørsmålet virket dobbelt så stort

som han som spurte.

- Nei.

- Du får kjøre ned likevel.

- Du har jo kortet! (Ikke en antydning til svar fra purken som sto med vognkortet i handa.)

Det blei nesten like ydmykende, dog ikke midt foran Rådhuset, i Storgata, men vel nede på brygga skulle den ivrige politimannen skru av skiltene med en ualminnelig sløv skrutrekker. Det gikk naturvis ikke. Den unge Rover'kjøreren kunne ikke la anledningen gå fra seg til å sende et siste stikk:

- Må lovens lange arm virkelig ha hjelp av synderen til å foreta den endelige avstraffelsen?

Purken blei litt rød i toppen, men aksepterte å få låne en universaltang for å løsne karosseriskruene som holdt skiltene på plass.

Den kvelden husker jeg ikke mer av enn at jeg hadde mest lyst til å grine.

Foto og tekst: Ingar Clausen



Kjell Berg 80 år

Kjent profil runder 80 år ! De fleste forbinder vel Kjell Berg med Bamble Sport, Tempo mopeder og motorsykler, og i de senere årene både mulige og umulige deler. Men hvordan startet det ?



Tekst og foto: Ivar Ryud

Bamble Sport

Kjell overtok Bamble Sport på Stathelle den 2. januar 1957, etter sin far Thor Berg, som startet denne forretningen i Surtebogen i 1946, hvor han solgte sykler og symaskiner. Butikken flyttet til Strandgata 28 på Stathelle i 1950. Kjell så at skulle dette være en levedyktig forretning, måtte han satse på motoriserte kjøretøy, mopeder og motorsykler, med verksted og reservedeler. Forøvrig solgte han sin første moped, en helt ny Tempo Comfort som han forsiktig hadde tatt inn, allerede på åpningsdagen.

Motoriserte tohjulinger ble en viktig del av hverdagen, sammen med sportsartikler av alle slag.

Nytt verksted ble bygget i 1961, og firmaet ble medlem av G-sportklubben allerede fra starten av.

Varespekteret ble utvidet etter hvert, og våpen, camping, motorisert hageredskap mm ble mer og mer plasskrevende. Derfor ble butikken flyttet til leide lokaler i Strandgata 6, mens verkstedet fortsatte en stund til i Strandgata 28.

I 1978 gikk firmaer over til aksjeselskap, og i 1979 kjøpte Kjell forretningsgården, og bygget nytt verksted i tilknytning til denne.

Sportsbransjen var inne i en omstil-

lingsfase på '70 – '80 – tallet, da mange sluttet med motorisert og gikk over til rene sportsartikler, sykler og klær.

I januar 1981 ble sportsavdelingen solgt, og de nye eierne leide deler av gården og overtok navnet Bamble Sport, mens Kjell Berg fortsatte sitt firma under navnet Kjell Berg A/S i resten av gården. Hovedkonseptet ble nå motorsykler, mopeder, deler og verkstedtjenester. Og mens mange trappet ned motor-delen, trappet Kjell Berg opp delesalget, både privat og engros.

Fra 1985 fikk Kjell Berg A/S hele gården, ca 500 m2 til disposisjon, etter leieopphør. En rekke større delelagre fra bl.a Gresvig, Maskinhuset, Monark/Crescent og Øglænd ble





kjøpt etter hvert, samtidig som egen deleproduksjon også tiltok.

Kjell Berg A/S

I 2002 ble den største enkelthandel avsluttet, idet Kjell Berg A/S overtok fra firma Tempo Norge a.s., hele deres lager av Tempodeler, tidligere innkjøpt fra Jonas Øglænd. Firmaet ble dermed Norges eneste grossist på Tempodeler. Fra samme år trappet Kjell og hans kone ned, og sønnen Terje overtok som daglig leder. Og kundene, hvem er nå de? Jo, begge kjønn i alle aldre, og kunderegisteret ligger idag på ca 26000 navn.

Kjell's store forbilde var Basse Hveem, Basse var i '50-årene Norges beste speedwaykjører, både kortbane og langbane. Han var også en meget god racerkjører med bil på banerace, det være seg grus eller is. Han var vel forbilde for noen og enhver på den tiden. Basse Hveem gikk bort i 1964.

Den delen av historien som få kjenner, er at de begge ble brødre i ånden, og tilhører også samme trossamfunn Pinsemenigheten.

Forhistorien

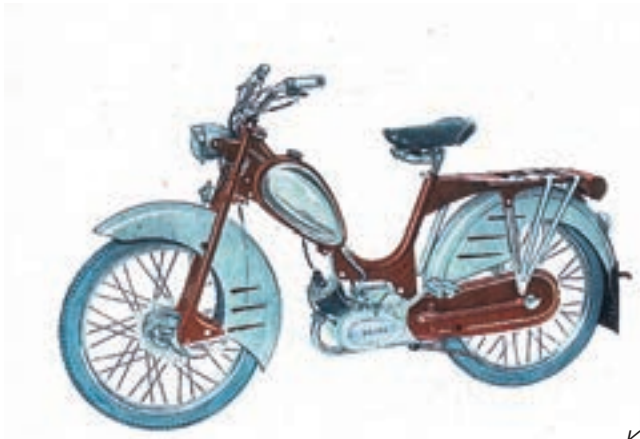
Men hva med Kjells opphav, og bakgrunnen for motorisert ferdsel?

Kjell's far, Thor Berg begynte også tidlig, cirka 1919 med salg og reparasjon av kjøretøyer.

Han hadde først agenturet for Indian motorsykler og Chevrolet biler i Kverndalsgt 6 i Skien. I 1920 var flyttet han inn i andre lokaler i Lundegaten 25 i Skien, først med forretningen i eget navn. De fikk da agenturet for Ford og Harley Davidson.

Thor Berg trakk seg ut fra dette firma etter hvert, og fortsatte på Kongsberg og Hønefoss med annen virksomhet.





Kjell Berg
og Basse Hveem.



Kjell's Tempomuseum.

Etterhvert har Kjell også bygget opp sitt eget museum, hvor en kan finne helt utrolige objekter fra så og si alle Tempo-modeller til spesielle utstillinger eller tablåer. Her finner du til og med en hel rekke deler til Kjell's gamle standard JAP gatesykel! Du finner tidstypiske deler, det være seg elektrisk utstyr til tohjulinger, rammer, motorer og -deler, smådeler, nav med og uten gir, ellers utrolig mange interessante ting å dvele ved, for kortere eller lengre tid. Du verden for en samling! Det anbefales på det sterkeste å gjøre et besøk her!

Vi sender våre beste gratulasjoner til jubelanten!

Cykler.
Restbeholdning av tørsteklassede sykler vekselges til enestaa ende billige priser.
Thor Berg.
Mek. verksted, Lundeggt. 25.
Telefon 2405.

TILSALGS

1 ny Indian Motorcycle
1 = Harley Davidson
1 litt brukt Harley Davidson
1 = = Henderson
tilsalgs hos
Thor Berg
Lundeggt. 25 — Skien. Telf. 2405.
Autorisert leverer for motorcykler.
Reparationsverksted og rekvisita for motorcykler.

ANNONCEBUREAUER.
Skienfjordens Annoncebureau.
Telefon 338, 342.

ASSURANCEFORRETNINGER
D. Gammann.
Brand-, sjø-, krigs-, ulykkes-, ansvars-, ulykkes-, ulykkes- og ulykkesforretninger. Telefon 333.

Sigurd Woxen.
Brand-, ulykkes-, ulykkes-, ansvars-, ulykkes- og ulykkesforretninger.
Telefon 342.

AUKTIONSFORRETNINGER
J. S. Koyeland.
Torggaten. Telf. 201.

Automobil- og Motorcykelreparationsverksted.
Thor Berg.
Lundegaten 25, telefon 2405.
Automobilforretning. Mek. Verksted. Autogrosserhandel. Drivning. Smørbilde.

Josef Greaker,
Husetens gate 2.

K. Johannesen, Lundegaten.
Hovslageri, Vogntilbehør. Smørbildeforretning. Telf. 381.

Meddelelse.
Undertegnede asopner å dato automobil og motorcykelforretning i Kvernadalgt. 6 med lager av de bekjendte «CHRYVOLET»-automobiler og «INDIAN»-motorcykler, foruten alle størrelser av gummil, dekk, slanger etc. etc. Tør hermed anbefale min forretning paa det bedste. Jeg fører kun 1. kl. varer og staaer til enhver tid til tjeneste med alle oplysninger vedrørende branschen. Ide: Jeg sikrer det brede publikum en reel og god behandling begyner jeg.
/Erbødigt

Thor Berg:
Focel. telf. 437.

Motorcykler.
1 ny Indian model 1920, 1 litt brukt Harley Davidson model 1919, 1 litt brukt Reading Standard model 1919, tilsalgs.
Thor Berg.
Automobilforretning og mek. verksted. — Telefon 2405.
Lundeggt. 25, Skien.

Automobilgummi.
American Akron bekjendte dekk og slanger paa lager i alle størrelser hos
Thor Berg.
Automobilforretning og mek. verksted. — Telefon 2405.
Lundeggt. 25, Skien.

**Harley Davidsons
MOTORCYKLER**

1921 modeller uten og med elektrisk utstyr ankommet paa lager hos
Thor Berg
Autoleveretning & Mek. Verksted, Lundeggt. 25, Skien.
— Telefon 2405. —
Autorisert leverer for motorcykler.
Eestorhandler for Harley Davidsons motorcykler for Skien og omliggende distrikter.

Bergan & Ståland AS

Gunnar Knudsenvei 32 v/ Menstadbrua



Dekk - Felger - Mc dekk

Oljeskift - Service

Batterier - Dekkhotell

Tlf. 35 50 94 50

www.bs-senteret.no

Sør & Sør a.s

VANN - VARME - SANITÆR

Mælagata 22, 3716 Skien

Telefon: 35 52 76 07 Telefaks: 35 52 98 19

Vi tilbyr:

- Planlegging av ditt bad
- Høy kvalitet til fornuftige priser
- 100% service

I vår forretning tilbyr vi:

- Porselensutstyr og armatur
- Baderomsinnredning
- Dusjkabinett
- Baderomsutstyr

...og mye mer til konkuransedyktige priser!



Medlem i Norges største rørleggerkjede

www.bademiljo.no

Bademiljø

Christoffersen AS

PROFF

3M

PPG



**Billakk
Polering
Lakksprøyter**

Vi har alt "proffene" bruker

Rødmyrsvingen 53, 3740 Skien

Tlf: 35 50 44 00 - Fax: 35 50 44 44

E-post: kundeservice@cchristoffersen.no

www.cchristoffersen.no

**SKIEN BILRESTAURERING
TORSTEIN JOHANNESSEN
GAMLE SKOTFOSS BRUK
3720 SKOTFOSS**



*Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.*

**Ring for avtale,
telefon 90 19 19 29**



Hvordan få flere damer og ungdommer som medlemmer i GVK?

Det foreslås at vi tilbyr ektefeller/samboere av eksisterende medlemmer og barn/ungdommer som bor i samme hus eller også på annen adresse et såkalt B medlemskap slik at disse kan kjøre veteranbiler lovlig og at også forsikringen gjelder. (Det er jo mange medlemmer av klubben som har flere biler.) Disse skal da betale eks. kr. 50,- pr år for å være medlemmer i klubben men vil ikke motta medlemsbladet da i de fleste tilfeller vil dette komme til husstanden der de bor. Vi kan etter hvert kanskje arrangere eget dameløp.

En annen plan er å arrangere temakvelder rundt på forskjellige arrangementer der ungdom møtes hvor vi også inviterer foreldre til skoleungdommene og at vi stiller med diverse veteranbiler og svarer på spørsmål som måtte komme. Kanskje dette kan bidra til å skape større interesse for veterankjøretøy og klubben vår.

Se på dette som en høring og kom med ditt syn på saken så vil styre arbeide videre med denne oppgaven. Flere tiltak kommer etter hvert.

Hilsen Roar Christensen

Grenlandsrally 2013



Krav til kjøretøy: Veteran Mc eller bil, 30 år eller eldre.

Start: 9. mai kl 10.00 fra Herkules området i Skien (Skien Vest, BILTEMA ved Ulefossvegen)

Mål: Telemark Fylkesmuseum, Brekkeparken, Skien. Premieutdeling kl. 16.00

Startkontigent: Bill. kr. 300,- og Mc kr. 200,-

Etteranmeldte: Bil kr. 400,- og Mc kr. 250,-

Påmeldingsfrist: 29. april til Kontonr. 2670 40 44703

Husk å påføre navn og kjøretøy (type og årgang)

Kontakt: Gunleik Kjestveit tlf. 951 47 901

E-post: gunleikk@gmail.com

Grenland Veteranvogn Klubb, Pb. 492, 3701 Skien

Kiosksalg ved start og mål.



GVKs SOMMERTUR

Turen går i år til Hjørring i Danmark

Avreise 14. juni om morgenen.

Hjemreise søndag 16. juni midt på dagen.

Ring og meld deg på snarest.

Siste frist for påmelding er 3. mai 2013

For mer informasjon og påmelding

Ring Geir 911 11 960 eller Per 480 75 981



MUSEUM

- en spennende reise bakover i tid

Z-MUSEUM inviterer til første biltreff ved museet i Treungen 25. mai. Bilkubber fra fjern og nær inviteres, og det vil også bli mulighet til marked med salg av kjøretøy i esker eller hele.

Det blir ikke standleie ved markedet og plass er det nok av lover Frank E. Lien og Johan Ziener Thronsen.

Kontakt Frank E. Lien mob 41625198 / 47622100

f.e.lien@online.no www.z-museum.no
post@z-museum.no

MER ENN BARE EKSOS!

Svendsen Eksos er områdets ledende aktør innen reparasjoner og bytting av eksos på person og varebiler.



Nå tilbyr vi også:

- Reparasjoner og service av AC/klimaanlegg på alle typer biler eller maskiner
- Reparasjon og vedlikehold av tilhengere

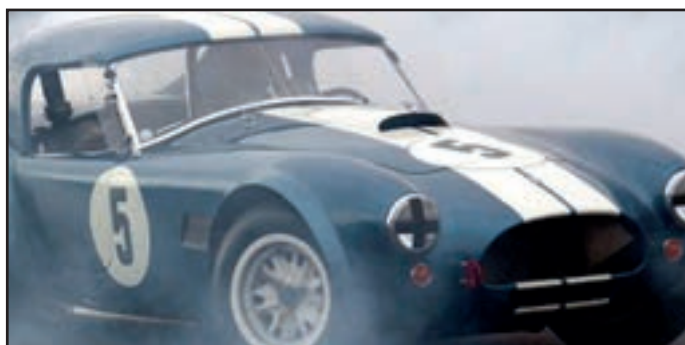
**GRATIS
SJEKK**

**TIME PÅ
DAGEN!**

**VI SKIFTER MENS
DU VENTER!**



Bedriftsveien 42 Kjorbekk, Skien
Timebestilling: 35 50 98 50



Vår erfaring er **din** fortjeneste!
Vår spesialitet er deler
til amerikanske biler.

Bøleveien 34, 3724 Skien, Tlf: 35 53 41 10
bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim



TIL SALGS

ØNSKES KJØPT



Påbegynt prosjekt, har bare felgene (2 stk)
Ca.1928 passer Erskine med flere. **Ring 909 13 612 Jan**

- 1957 Cheverolet bremsetromler
- 1955-56 (+flere) radiator til Dodge og Plymouth
- Ford Taunus 1974 1600 div. deler GIS BORT

Ring Edgar Gulliksen
tlf. 412 39 150

Forgasser til Volvo B16
Kontakt Kåre Gjeldstad
tlf. 909 45 011 / 35 97 64 99



Morgan 4+4 1978 modell BRG
Kontakt Svein 928 81 159

Unimog 406 1977 modell
Liten Mercedes lastebil med 4x4
Prisantydning kr 40 000,-

Henvendelse
Tor Arne Langeland
tlf. 909 68 977



Vi lager bok



Jarle fikk en lysende ide i høst. Vi bruker artiklene dine i TA og lager bok! Siden 2009 har vi har hatt en artikkel om gamle biler / mc i avisa TA på lørdagene. Disse artiklene/bildene har vi tatt vare på og styret har bestemt å lage en bok. For ordens skyld så har vi hatt en pause i vinter, men i løpet av våren er vi i gang igjen med disse artiklene. Planen er at boken kommer ut i slutten av oktober. Tittelen blir "med lidenskap for veteranene". I skrivende stund blir det i underkant av 140 artikler.

Vi ønsker å finansiere trykkingen ved firma annonser/firma logoer. Noen annonsører er allerede klare.
Vi ønsker flere annonsører.

Ta kontakt med Jarle Rønjom dersom du har noen aktuelle firmaer: jarle.ronjom@fretex.no 404 12 824.

Leif Hægeland

FOTOKONKURRANSE



Bli med på denne fotokonkurransen. Send inn ditt bilde.

Alle format kan brukes men vi ser som en fordel at bildet er på papir med tilhørende digital fil. La ikke det begrense deg til å sende inn ditt blinksudd, vi kan som sagt ta imot alle formater. Vi lar konkurransen gå over 3 nummer av Veteranvognen eller ½ år av gangen. Etter første konkurranse setter vi i gang en ny til høsten med et nytt tema.



Det er ikke krav til at fotoapparatet er veteran, men har du et slikt skal vi allikevel klare å gjengi bildene.

Denne første konkurransen har som tema; VETERANTUR

Send bildet til redaksjonen på redaksjon@gvk.no og merk e-posten med "Fotokonkurranse". Husk navn på innsender. Skriv gjerne litt om bildet du sender inn. Bilder kan også leveres til en av oss i redaksjonen på et medlemsmøte. Vi forbeholder oss retten til å gjengi bildet på hjemmesiden eller i Veteranvognen.

De fleste bildene vil bli trykket i Veteranvognen (så langt det er plass), og vil bli gjengitt på hjemmesiden. Konkurransen avsluttes til sommeren og avgjøres til høsten. Premiering. Vi vil opprette en nøytral dommerkomité som ikke får se navnene til de som har sendt inn bilder. **Har du lyst til å sponse GVK med premier til Fotokonkurransen tar du kontakt med redaksjonen. Vi kvitterer med en gratis annonse i "Blekka".**

GRASROTANDELEN

Grenland Veteranvogn Klubb organisasjonsnr. 984 032 226

Du kan nå registrere deg som Grasrotgiver eller forandre hvem du gir til ved å oppgi nummeret til GVK (organisasjonsnummeret står over), til tippe kommisjonæren neste gang du tipper.

I 2012 fikk vi kr.:14519,- fra tippere som ikke merket at de ga 5% av innsatsen. **Og det er kjempebra!** Vi ser en svak nedgang i antall givere som i dag er på 38 og har på det beste vært 43. Dersom det fremdeles finnes noen som ikke har registrert mottaker for GRASROTANDELEN på sitt tippekort er det fremdeles ikke for sent men på høy tid. Vi setter stor pris på at du er med på å gi. Det gir oss mulighet til investeringer som er alle i klubben til nytte.



“Kort nytt” ...

*Dette kan du
glede deg til i neste
nummer av*



Veteranvognen

- **Bussen kjem – del 2**
- **Trabant**
- **Veteranvognposten
besøker Asle Tangen**
- **Vi venter ikke på
Kulturprisen (TA)**

Gammalbilens Venner møtes hver 14. dag på Hellekroa. Det er 30 entusiaster som har dannet ny klubb i Kragerøområdet. 1. mai samles de på Berg museum.

Sportsbillosjen arrangerer uformell Autoslalom på Flittig Grenland Motorsportsenter. Grenland Veteranvogn Klubb er spesielt invitert til å være med. Møt opp. Gå inn på sportsbillosjen.no for nærmere opplysninger.

Bakkeløp i Vassumbakkene i Frogn. Samarbeid mellom Norsk Veteranvogn Klubb og Norsk Forening for Veteran-Bakkeløp. Åpent for NVK-medlemmer med biler fra før 1962. Kontakt Bård Nielsen for mer informasjon tlf: 901 46 813

Apropos matvareskandalen med hest i Lasagne. Det er nå funnet gyngheest i Pinnekjøtt.

Styrkeprøven 2013. Sett av helgen 8.-11. august og reis til Røros for å delta i Styrkeprøven. Deltagelse i løpet betinger at kjøretøyet er eldre enn 1926. Påmelding til; Norsk Veteranvogn Klubb 23380510 n.v.k@online.no Påmeldingsfristen er 25. mai.

Ekebergmarkedet er i vår 4. mai 0600 til 1600. GVK er invitert til å stille med egen klubbstand. Klarer vi å stille mannskaper til dette hadde det vært bra. Kan være et bidrag til nyskaping i klubben. Klubbstand må bestilles før 25. april, koordineres ved henvendelse til Jarle R. tlf 40412824

Vårmarked på Dyrsakuplassen i Seljord 10. og 11. mai.

Z-Museum i Treungen inviterer til biltreff og marked 25.mai. Se omtale et annet sted i bladet.

Hadeland Glassverk inviterer alle med veterankjøretøy til å ta turen å besøke den 251 år gamle attraksjonen som blir besøkt av mer enn 500000 hvert år.

Cool Californian Cars har åpnet ny butikk i Bamble. Eneste butikken i vårt distrikt som tar seg av klassiske samlerverdige biler. Ta en tur og besøk butikken å ta en bilprat med Dag Holien. Se omtale et annet sted i Veteranvognen.

Viste du at Gasolin på Skjelsvik i Porsgrunn kan skaffe råder og ventilstyringer til gamle motorer. Se Gasolin.no eller besøk gamle Postvei 2.

Fotokonkurransen vil gjerne at klubbens damer slår seg sammen og danner en dommerkomite.

Elbilen er ikke ny, den er nemlig 100 år og var den første bilen som brøt 100 km/t grensen. Norge har den største El-bil tettheten i verden ifølge LMK-nytt.

Bilradio i gammel utførelse med nytt innhold finner du på www.vintagecarradio.com Her finner du også tidsriktige høytalere, sikkerhetsbelter og annet.

LMK Forsikring. I løpet av april hadde mer enn 6.000 motorhistoriske kjøretøy tegnet LMK Forsikring. Samtidig er skadeprosenten lavere enn hos «Ola og Kari», og antallet øvrige forsikringer som hus, hytte, båt m.m. øker til over 13.000. Hva med deg?

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



Vi har det du trenger for restaurering og vedlikehold av veteran og klassiker!

- Felger og understell
- Krom og utvendig tilbehør
- Seter og interiørdeler
- Bremsedeler og bremseverktøy
- Forgassere og motordeler
- Spesiellakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhulingsverktøy
- Metallmaskiner

Gml. Postvei 2
3942 Porsgrunn
Tlf: 35 51 52 20
post@gasolin.no

Nå også: Verktøed for historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



Frist for stoff til neste utgave er 10. juni 2013

50 ÅR MED LAVE PRISER

BILTEMA ANNIVERSARY
50
1963-2013



fra

8499,-

Fortelt 250

Enkelt og funksjonelt for langtidscampingen. PU 4000 mm i tak, PU 2000 mm i vegger. Doble glidelåser på alle veggseksjoner. Åpningsbare vinduer med myggnett på kort- sider, ventilasjonsåpning med myggnett på midten under baldakinen. Dybde: 2,5 m.

950	37-340	8499,-
975	37-341	8999,-
1000	37-342	9499,-
1025	37-343	9999,-

Vi utvider campingsortimentet!



1749,-

Reisefortelt

Praktisk og slitesterkt lettvektstelt, lett å montere. Pakkes enkelt ned i medfølgende oppbevaringsveske. Dybde: 250 cm. Lengde: 260 cm. 37-215



299,-

Campingseng

Stabil, sammenleggbar seng med høy komfort. Maks. belastning: 120 kg. 37-241



319,-

Vindskjerm

Av polyester. Med plugger, barduner og stenger. Oppbevaringspose medfølger. Mål: 500 x 140 cm. Vekt 3 kg. 37-299

199,-

Campingstol m/nakkestøtte

Lett og komfortabel stol, stillbar i 4 posisjoner. Sammenleggbar. Av aluminiumsrør og værbestandig tekstilene. Mål, utslått: 68 x 59 x 115 cm. 37-240



549,-

Lavt oppbevaringsskap

Sammenleggbart tøyskap med 2 oppbevaringsrom og avlastningsflate. Bæreevne: 10 kg. Mål: 120 x 47 x 63 cm. Vekt: 7,5 kg. 37-226



99⁹⁰

Trapp

Enkelt trinn med sklisikring. Lav vekt og solid konstruksjon. Sølvgrått, lakkert stålstativ. Mål: 380 x 260 x 235 mm (bxdxh). Maks. belastning: 150 kg. 37-094

SKIEN,
Melumvegen 8, 3730 Skien
Man-fre 9-20, lør 9-18

BILTEMA

815 32 815 - www.biltema.no